Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 397

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Nr. 5

VERSLAG
Vastgesteld 2 maart 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave **blz.**

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van bovengenoemd voorstel van wet. De kentekenplicht voor landbouwvoertuigen moet de verkeersveiligheid verbeteren en zorgen voor een daling van het aantal incidenten met dergelijke voertuigen. De leden van de VVD-fractie zijn er

kst-34397-5
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

niet van overtuigd dat dit wetsvoorstel die gewenste ontwikkelingen teweeg zal brengen. Ook vrezen zij dat de kentekenplicht zal leiden tot een forse stijging in administratieve en financiële lasten als gevolg waarvan de Nederlandse landbouwsector minder goed zal kunnen concurreren met omliggende landen. Gegeven de onzekerheid over het effect van deze maatregel en de lasten die het veroorzaakt, vinden de leden van de VVD-fractie de kentekenplicht geen proportioneel middel.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het bovengenoemde voorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994. Deze leden zijn verheugd dat met dit wetsvoorstel uitvoering wordt gegeven aan de door de Kamer aangenomen motie van het lid Kuiken (PvdA) waarin de regering is verzocht «over te gaan tot kentekening van te benoemen categorieën tractoren en landbouwvoertuigen» (Kamerstuk 29 398, nr. 356). De aan het woord zijnde leden hebben over het voorstel nog een aantal vragen aan de regering.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de bovengenoemde wetswijziging. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de genoemde wetswijziging en willen de regering nog enkele vragen stellen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat de invoering van de kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtractoren, mobiele machines en aanhangwagens regelt. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij hebben nog enkele kritische vragen.

Aanleiding en noodzaak

De leden van de VVD-fractie willen weten op welke wijze de kentekenplicht bijdraagt aan het verminderen van het aantal verkeersdoden en -gewonden met landbouwvoertuigen. Welke bewijzen bestaan daarvoor? Graag ontvangen deze leden een lijst van recente onderzoeken, die minder dan drie jaar oud zijn, inclusief de uitgangspunten en conclusies van deze onderzoeken. De genoemde leden vragen bij die lijst ook de kritiek van het Adviescollege toetsing regeldruk (Actal) te betrekken.
Klopt het dat er nog geen onderzoek is gedaan naar de consequenties op de verkeersveiligheid van de invoering van het trekkerrijbewijs (T-rijbewijs)? Zo nee, zou er dan geen nulmeting moeten worden uitgevoerd en een vervolgmeting naar de effecten op de verkeersveiligheid voordat wordt overgegaan tot invoering van de kentekenplicht?
De leden van de VVD-fractie constateren dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden van ongelukken van provinciale naar gemeentelijke wegen. Wat is de verklaring hiervoor? Hoe worden gemeenten opgeroepen om hun verantwoordelijkheid te nemen inzake het wegbeheer?
De leden van de VVD-fractie lezen in de memorie van toelichting (MvT) dat bepaalde motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS'en) en mobiele machines (MM's) worden uitgezonderd van de kentekenplicht. Een andere categorie voertuigen die zal worden uitgezonderd zijn voertuigen met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste zes km/u. De leden van de VVD-fractie willen weten waarom er voor de uitzondering is gekozen voor een maximumsnelheid van zes km/u en niet bijvoorbeeld vijftien km/u. Een voorbeeld dat hiervoor gebruikt kan worden is een voermengwagen

die niet veel harder dan tien km/u kan rijden, maar door de kentekenplicht aanzienlijk duurder in aanschaf wordt.

Een belangrijke overweging voor de leden van de PvdA-fractie om de regering op te roepen over te gaan tot het invoeren van een kentekenplicht voor landbouwvoertuigen was het rapport «Verkeersongevallen met (land)bouwvoertuigen)» uit 2010 van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. In dat rapport concludeert de Onderzoeksraad (OvV) onder andere dat Nederland vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid qua regelgeving voor (land)bouwvoertuigen achterloopt in vergelijking met de landen om ons heen (pagina 110). In dit verband vragen de leden van de PvdA-fractie in hoeverre op dit punt nog sprake zal zijn van een achterstand ten opzichte van ons omringende landen nadat het bovengenoemde wetsvoorstel (en het eerdere wetsvoorstel ter invoering van het T-rijbewijs) in werking zal zijn getreden. Indien er nog sprake is van een bepaalde achterstand, horen deze leden graag op welke onderdelen dat aan de orde is en wat de redenen zijn om op deze onderdelen geen nadere maatregelen te treffen.
De leden van de PvdA-fractie lezen dat Nederland op basis van Europese regelgeving verplicht wordt een centrale registratie van typegoedgekeurde voertuigen bij te houden. De nu gekozen oplossing van kentekenregistratie is volgens de regering daarbij de eenvoudigste weg om aan deze Europese regelgeving te voldoen. In dit verband vragen deze leden of de stelling juist is dat ook ten aanzien van de nalevingskosten (het totaal van financiële kosten, inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten) voor de eigenaren van deze voertuigen, dus volledig los gezien van de verkeersveiligheidsaspecten, invoering van de kentekenplicht de meest voordelige manier is om te voldoen aan de voor Nederland verplichte Europese regelgeving.

De leden van de fractie van D66 lezen dat het aandeel van verkeersdoden als gevolg van ongelukken met landbouwvoertuigen in het totaal aan dodelijke ongelukken volgens de Wageningen Universiteit verdubbelt van één naar twee procent doordat het aantal dodelijke ongevallen met landbouw- en bosbouwtractoren (LBT's) en landbouwvoertuigen op de openbare weg min of meer stabiel blijft (gemiddeld vijftien doden per jaar), terwijl de andere dodelijke ongevallen afnemen. Deze wetswijziging heeft als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat juichen de leden van de D66-fractie toe. Voornoemde leden vragen echter wel welke concrete doelen de regering met deze wetswijziging nastreeft. Met hoeveel verkeersdoden waarbij LBT's of landbouwvoertuigen zijn betrokken verwacht de regering dat het totaal aantal van vijftien per jaar zal afnemen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering commentaar kan leveren op alle punten die door Actal zijn genoemd, aangezien het beperken van regeldruk een speerpunt van beleid is. Deelt de regering de visie van Actal dat het aantal dodelijke slachtoffers als percentage van het gebruik van deze voertuigen zou zijn afgenomen?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetvoorstel tot invoering van het trekkerkenteken draait om het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze leden vragen in hoeverre de voorgestelde kentekenplicht bij zal dragen aan een betere verkeersveiligheid. Kan de regering hier een inschatting van geven? In hoeverre was bij ernstige ongevallen in de afgelopen jaren sprake van ongevallen die het gevolg waren van overtredingen die alleen via kentekenherkenning gehandhaafd hadden kunnen worden? Inmiddels is het T-rijbewijs ingevoerd. Deze leden horen graag wat het effect van deze maatregels is (geweest) op de verkeersveiligheid.

De regering geeft verder aan dat landbouwvoertuigen nu alleen aan de relatief lichte zogeheten permanente gebruikseisen uit de Regeling voertuigen moeten voldoen en dat deze eisen naar huidige inzichten verouderd zijn. Waarom kiest de regering er niet voor om deze eisen aan te passen? Welke bijdrage kan dat leveren aan verbetering van de verkeersveiligheid?
De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering zich op verschillende momenten heeft uitgesproken voor vermindering van de regeldruk, ook in de agrarische sector. De invoering van de voorgestelde kentekenplicht betekent helaas een verhoging van de regeldruk voor met name de agrarische sector. Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat ook in de agrarische sector de regeldruk significant en merkbaar afneemt?

Uitvoering en handhaving

Voor de leden van de VVD-fractie valt of staat verkeersveiligheid met handhaving. Wie is primair verantwoordelijk voor de controle en handhaving van deze nieuwe regelgeving? Kan de regering bevestigen dat controle en handhaving alleen op de openbare weg plaatsvindt en niet ook op boerenerven? Is er voldoende capaciteit beschikbaar om de kentekenplicht bij landbouwvoertuigen te handhaven? Wat zijn de toezeggingen van de politie en het Openbaar Ministerie in dezen?
Hoe wordt in de handhaving omgegaan met niet-leesbare kentekens? Er mag immers vanuit worden gegaan dat in vergelijking met voertuigen die slechts op verharde wegen rijden, landbouwvoertuigen over het algemeen viezer zijn en een kenteken daardoor vaker onleesbaar is.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het eerder genoemde OvV-rapport dat de politie niet efficiënt kan handhaven op de gedragsregels voor bestuurders van (land)bouwvoertuigen door het ontbreken van regelgeving (pagina 111). Nu de kentekenplicht wordt ingevoerd zal handhaving gemakkelijker worden, zo verwachten deze leden. Is de regering voornemens om het respecteren van de maximumsnelheid en van verkeerslichten voor deze categorie ook automatisch te handhaven («flitsen»)?
Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie naar de effecten van de kentekenplicht op het gebruik van alcohol door bestuurders van landbouwvoertuigen. Verwacht de regering dat ook op dit terrein handhaving eenvoudiger zal worden als gevolg van de invoering van de kentekenplicht?

Europese wet- en regelgeving

De leden van de VVD-fractie lezen dat in andere Europese landen ook een kentekenplicht geldt voor LBT's. In welke landen van de Europese Unie is deze al ingevoerd? Hoe is die kentekenplicht ingevuld in ons omringende landen? Welke maximumconstructiesnelheid geldt er en welke uitzonderingen bestaan er op de kentekenplicht?
Hoe ver zijn andere landen met de implementatie van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PbEU 2014, L 127)? Hebben zij reeds een APK-plicht voor landbouwvoertuigen ingevoerd? Welke landen hebben de richtlijn nog niet geïmplementeerd?
Vanaf 1 januari 2016 wordt Verordening (EU) nr. 167/2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen van kracht. Wat betekent deze verordening precies voor de Nederlandse situatie? Kan de regering bevestigen dat er met de implementatie niet meer regels worden gesteld dan de Europese Commissie eist? Zo nee, waarom zijn er aanvullende eisen gesteld?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de thans gekozen regeling binnen de Europese APK-plicht voor land- en bosbouwvoertuigen valt of dat sprake is van een nationale kop op de Europese regels.
De leden van de CDA-fractie zien uit naar de visie van de regering op de vraag of de thans voorgestane wetgeving een subsidiariteitstoets zou doorstaan, zeker omdat de Kamer op 9 oktober 2012 een negatief subsidiariteitsoordeel naar de Europese Commissie heeft gezonden.

Regeldrukeffecten

De leden van de VVD-fractie vragen waarop de schatting van de administratieve lasten is gebaseerd.
De totale kosten van de invoering van de kentekenplicht voor LBT's en MMBS'en bedragen incidenteel 31 miljoen euro en structureel 826.950 euro per jaar. Hoe zeker is de regering van deze kosten, daar er slechts schattingen zijn van het aantal landbouwvoertuigen? Als er sprake is van een onzekerheidsmarge, hoe groot is deze dan? En hoe acceptabel vindt de regering deze onzekerheidsmarge?
De nalevingskosten bedragen incidenteel 14 miljoen euro en structureel 1,4 miljoen euro per jaar. Hoe zeker is de regering van deze kosten, daar er slechts schattingen zijn van het aantal landbouwvoertuigen? Als er sprake is van een onzekerheidsmarge, hoe groot is deze dan?
Acht de regering de 7,1 miljoen euro aan administratieve lasten acceptabel? Zo ja, kan de regering dat nader onderbouwen? Kan de regering ook ingaan op de onderbouwing van deze lasten, gelet op de kritiek van Actal dat de berekening onvolledig is?
Wat betekent de uitbreiding van de kentekenplicht naar MMBS'en precies qua kosten en administratieve lasten? Geldt de kentekenplicht in andere Europese lidstaten ook voor MMBS'en? Voor welke andere Europese lidstaten is dat het geval en voor welke niet?
Welke regels gaan er gelden qua kentekening, toelating, verzekering en maximumsnelheid voor MM's? Wat betekent dit qua kosten en administratieve lasten?

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de nalevingskosten die gepaard gaan met het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden vernemen graag nogmaals van de regering of zij bij de uitwerking van het voorstel (gegeven het belang de doelen te bereiken en de noodzaak aan Europese regels te voldoen) zoveel mogelijk getracht heeft de kosten zo laag mogelijk te houden. Indien dat niet het geval is, vragen deze leden wat daarvan de reden is.

De leden van de CDA-fractie zien dat berekeningen van de regering van de financiële gevolgen van het wetsvoorstel gebaseerd zijn op schattingen. Met de ervaring van de miscalculatie bij de kentekening van bromfietsen nog vers in het geheugen (het aantal in de praktijk bleek niet 400.000 maar 800.000) dringt deze fractie aan op een gedegen en gevalideerde berekening.
De leden van de CDA-fractie hebben ernstige bedenkingen bij de kosten die de invoering van de wet met zich mee zouden brengen. Waarom is er geen compensatieregeling voorgesteld nu de totale kosten van de invoering van de kentekenplicht voor land- en bosbouwtractoren incidenteel circa 31 miljoen euro en structureel 826.950 euro per jaar bedragen?
De leden van de CDA-fractie willen graag een exacte gevalideerde berekening van de totale extra kosten van de kenteken- en APK-plicht, aangezien een lastenverzwaring voor deze sector slechts onder bijzondere omstandigheden acceptabel zou zijn.

Herkenningsplaat

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de herkenningsplaat voor langzaam rijdende voertuigen verdwijnt met de komst van het kenteken. Genoemde leden constateren dat vanuit het oogpunt van handhaving een herkenningsplaat niet nodig is en het nieuwe kenteken volstaat. Zij constateren echter dat de constructiesnelheid van LBT's met kenteken straks kan verschillen zonder dat dit te zien is voor andere weggebruikers. Zij vragen of het niet wenselijk is dat andere weggebruikers ook kunnen zien of een LBT gezien de constructiesnelheid mag rijden op een weg. In de MvT stelt de regering dat de eisen aan de herkenbaarheid van LBT's, MMBS'en, MM's en aanhangwagens en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken achter LBT's en MMBS'en, met name vanwege hun lagere snelheid ten opzichte van de andere gemotoriseerde weggebruikers, opnieuw worden bezien. Genoemde leden vragen welke eisen hiervoor nu gelden en welke wijzigingen worden overwogen en waarom deze geen deel uitmaken van dit wetsvoorstel. Wordt bijvoorbeeld overwogen te werken met verplichte snelheidsstickers zodat andere weggebruikers snel kunnen zien wat de constructiesnelheid van het betreffende voertuig is?

Snelheidsverhoging naar 40 km/u

De leden van de VVD-fractie willen graag nogmaals uiteengezet zien wat de exacte samenhang is tussen de invoering van de kentekenplicht en de verhoging van de maximumsnelheid van landbouwvoertuigen naar 40 km/u. Waarom is het invoeren van een kentekenplicht een voorwaarde voor verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u?
Welke afspraken zijn er gemaakt met de wegbeheerders om de snelheid van LBT's te verhogen naar 40 km/u en deze ook toe te staan op de wegen? Wordt het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 nu al aangepast om te waarborgen dat de snelheidsverhoging ook daadwerkelijk mogelijk gemaakt kan worden per 1 januari 2017?
De leden van de VVD-fractie lezen dat de Regeling voertuigen wordt uitgebreid met permanente eisen in verband met de verhoging van de toegestane gebruikssnelheid tot 40 km/u. Welke eisen betreft het hier? En wat betekent dit voor voertuigen die nog niet aan deze eisen voldoen? Moeten zij, alvorens zij 40 km/u gaan rijden, eerst aan die eisen voldoen? Zo ja, welke kosten zijn daarmee gemoeid?
Op welke wijze wordt naast de snelheidsverhoging inhoud gegeven aan de aangenomen motie van het lid De Rouwe (CDA) om ook te komen tot infrastructurele aanpassingen om zo het langzaam verkeer te scheiden van het landbouwverkeer (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 36)?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat invoering van kentekens voor landbouwvoertuigen voor de regering een voorwaarde is voor de verhoging van de maximumsnelheid naar 40 km/u. In dit verband wijzen deze leden de regering ook op de vierde aanbeveling uit het eerder genoemde rapport van de OvV, waaruit blijkt dat de Onderzoekraad adviseert om pas een besluit te nemen over de maximumsnelheid als de kenteken- en APK-plicht zijn ingevoerd, als een rijbewijs voor deze voertuigen vereist is en als de mogelijkheden voor toezicht op deze terreinen zijn verbeterd. In dit verband vragen deze leden de regering wanneer sprake zal zijn van daadwerkelijke verhoging en in hoeverre de Kamer nog betrokken wordt bij de wijze waarop deze snelheidsverhoging wordt vormgegeven.

De leden van de D66-fractie vinden het een goed idee om LBT's door middel van een snelheidsverhoging van 25 naar 40 km/u te prikkelen niet meer door de bebouwde kom te rijden. De leden van voornoemde fractie

vinden het daarbij echter des te belangrijk dat de infrastructuur, voertuigveiligheid en handhaving hierop ook zijn toegerust.
Voor wat betreft voertuigveiligheid wordt hieraan in de MvT voldoende aandacht besteed. De leden van de D66-fractie vragen hoe een en ander wordt vormgegeven als het gaat om de infrastructuur en handhaving. Welke infrastructurele aanpassingen of verbeteringen verwacht de regering te moeten voeren? En op welke termijn? Zijn lokale ordehandhavers straks voldoende toegerust op het controleren van de rijsnelheid van dit soort voertuigen?
Hoewel de leden van de D66-fractie verheugd zijn dat LBT's en ander groot materieel met deze wetswijziging ontmoedigd worden door drukke(re) bebouwde kommen te rijden, beperkt het fietsverkeer zich natuurlijk niet louter tot de bebouwde kom. Juist nu deze voertuigen buiten de bebouwde kom harder mogen rijden, zijn maatregelen om andere weggebruikers te beschermen tegen mogelijke gevaren die tijdens het gebruik van (land)bouwvoertuigen op de openbare weg optreden, op zijn plaats. Wil de regering uiteenzetten hoe zij aankijkt tegen maatregelen die bevorderen dat (land)bouwvoertuigen uitsluitend op de openbare weg rijden wanneer dit strikt noodzakelijk is voor werk en die bevorderen dat bestuurders van (land)bouwvoertuigen permanent opgeleid en voorgelicht worden over veilig gebruik van deze voertuigen op de openbare weg, met name gericht op bewustwording van de risico's voor andere verkeersdeelnemers?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het overgrote deel van de LBT's harder kan rijden dan 25 km/u en dat dit in de praktijk ook gebeurt. Het voornemen is de snelheidslimiet te verhogen naar 40 km/u voor bepaalde wegen om zo het LBT-verkeer in de bebouwde kom te ontmoedigen. Genoemde leden vragen welke eisen hiervoor worden gesteld aan de infrastructuur en voertuigveiligheid en hoe de handhaving wordt geregeld. Is het straks mogelijk om een gekentekende LBT met een constructiesnelheid die lager ligt dan 40 km/u middels een verkeersbord te weigeren op daartoe aangewezen wegen terwijl LBT's met een constructiesnelheid van 40 km/u wel zijn toegestaan? Op welke wijze zal voor wegdeelnemers worden aangegeven dat LBT's op een weg zijn toegestaan als zij een constructiesnelheid van 40 km/u of hoger hebben, maar niet als zij een lagere constructiesnelheid hebben?

Getrokken voertuigen

De leden van de VVD-fractie lezen dat als met een getrokken voertuig harder dan 25 km/u gereden kan worden, dan ook het getrokken voertuig zelfstandig gekentekend moeten worden. Ligt de snelheid waarmee een voertuig getrokken wordt niet aan de maximumconstructiesnelheid van het trekkende voertuig? Met andere woorden, hoe wordt bepaald of een getrokken voertuig gekentekend moet worden of dat een witte volgplaat volstaat?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het eigenaren van landbouwvoertuigen en getrokken voertuigen wordt toegestaan om de witte volgplaat van één van de gekentekende voertuigen van de eigenaar te gebruiken achter alle voertuigen die op naam staan van de eigenaar. Deze leden ondersteunen het toestaan hiervan volledig. Wel vragen zij de regering hoe de handhavende instanties eenvoudig kunnen controleren dat het getrokken voertuig met de witte volgplaat, die regelmatig een ander kenteken zal hebben dan het trekkende voertuig, van dezelfde eigenaar is als het trekkende voertuig.

Voertuigen die niet of zelden op de openbare weg komen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de kentekenregistratie geldt voor alle LBT's, MMBS'en en MM's. Geldt dit ook voor die voertuigen die in zijn geheel niet op de openbare weg komen? Zo ja, waarom?
De leden van de VVD-fractie constateren dat uit onderzoek van de Rijkdienst Wegverkeer (RDW) blijkt dat een ééndagskenteken geen oplossing biedt voor voertuigen die zelden op de openbare weg komen. Ook het handelaarskenteken biedt geen soelaas, zo lezen deze leden. Zijn er nog andere alternatieven om de lasten voor eigenaren wier landbouwvoertuigen zelden op de openbare weg komen, te beperken? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie lezen in paragraaf 3.6.8 van de MvT dat het ééndagskenteken geen alternatief is voor voertuigen die zelden op de weg komen. De regering licht dit echter verder niet toe. Daarom vragen deze leden waarom het ééndagskenteken geen alternatief is voor voertuigen die zelden op de weg komen.
De leden van de PvdA-fractie constateren dat meerdere partijen ontevreden zijn over het feit dat voertuigen die zelden op de openbare weg komen ook van een kenteken moeten worden voorzien. De leden van de PvdA-fractie hebben begrip voor het standpunt van de regering dat een onderscheid tussen voertuigen die veel en weinig op de openbare weg komen heel moeilijk te maken zal zijn. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering of er in onze buurlanden bepaalde uitzonderingen zijn voor deze voertuigen, waar die op gebaseerd zijn en hoe effectief daar onderscheid wordt gemaakt tussen veel en weinig/zelden op de openbare weg. Indien dat onderscheid in het buitenland effectief gemaakt kan worden, dan horen deze leden graag van de regering waarom een dergelijke uitzondering in Nederland niet overwogen is.

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze tegemoet gekomen wordt aan de wens van met name fruittelers ten aanzien van voertuigen die zelden op de weg komen, omdat zij alleen tijdens de oogst van appels en peren veel gebruikt worden. Het gaat dan om kleine trekkertjes die pluktreintjes trekken. Heeft de regering het voornemen om hen een handelaarskenteken of een ééndagskenteken te verstrekken?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat pluktreintjes van fruittelers geen gebruik kunnen maken van het ééndagskenteken of het handelaarskenteken. Genoemde leden vragen of deze pluktreintjes onder de uitzonderingsregeling kunnen vallen die ook geldt voor voertuigen die smaller zijn dan 130 cm en zijn bestemd voor onder andere maaien en onkruidbestrijding.

De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor de zogenoemde smalspoortrekkers of «pluktreintjes» die met name in de fruitteelt gebruikt worden. Deze landbouwvoertuigen zijn smaller dan 130 cm, rijden met lage snelheden en komen nauwelijks op de openbare weg. In Nederland rijden in de fruitteelt ongeveer 5.000 van deze smalspoortrekkers rond. Invoering van de kentekenplicht voor deze categorie betekent een forse administratieve last, terwijl het voor de verkeersveiligheid in de ogen van deze leden weinig uitmaakt. Deze leden vragen de regering daarom deze categorie landbouwvoertuigen uit te zonderen van de kentekenplicht.

Historische voertuigen

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden toegelicht of met de keuze voor aansluiting bij de Europese verplichtingen ten aanzien van de

APK tegemoet wordt gekomen aan de bezwaren van de historische tractorenverenigingen. Is dat het geval?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat houders van historische voertuigen het bouwjaar verplicht moeten doorgeven als zij blauwe kentekenplaten wensen. Vaak betreft het hier echter historische, decennia oude, voertuigen waarvan het soms moeilijk zal zijn het precieze bouwjaar te achterhalen. In hoeverre zal de RDW bij deze voertuigen (uit de jaren 50, 60 en 70) strikt handhaven als een eigenaar slechts aannemelijk kan maken dat een voertuig uit een bepaald jaartal (of periode) stamt, zonder dat hij daarvoor sluitend bewijs kan aandragen, zo vragen deze leden.

Advisering en consultatie

De leden van de VVD-fractie lezen dat met een groot aantal organisaties contact is geweest over dit wetsvoorstel. Niet van alle organisaties is echter het eindoordeel opgenomen in de MvT. Kan de regering alsnog het eindoordeel geven van de Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland (LTO), Transport en Logistiek Nederland (TLN), brancheorganisatie Cumela Nederland, RDW, Bond van Auto(mobiel)handelaren en Garagehouders (BOVAG), RAI Vereniging, ondernemersvereniging EVO, Veilig Verkeer Nederland (VVN), Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de branchevereniging voor ondernemers in het groen (VHG)?
Kan de regering reflecteren op het feit dat meer dan de helft van alle ingediende reacties negatief reageert op de voorgenomen wijzigingen? In hoeverre heeft de regering deze negatieve reacties meegenomen in de vormgeving van het definitieve wetsvoorstel zoals dat nu aanhangig is gemaakt in de Kamer?
Kan de regering het advies van Actal met de nota naar aanleiding van het verslag naar de Kamer sturen? Kan de regering daarbij een uitgebreide reactie geven op de kritiek van Actal op het voorliggende voorstel?
Is de regering bereid om conform het advies van Actal vooralsnog niet over te gaan tot invoering van de kentekenplicht, zolang de consequenties van het T-rijbewijs en de verplichte APK-keuring op de verkeersveiligheid nog niet inzichtelijk is gemaakt? Zo nee, waarom niet?
De leden van de VVD-fractie lezen dat landbouwvoertuigen steeds meer ingezet worden voor beroepsgoederenvervoer, omdat er voor deze voertuigen minder regels gelden dan voor vrachtauto’s. Dit is onderdeel van de argumentatie voor een kentekenplicht. Kan de regering deze bewering met behulp van cijfers staven?

Ontheffingen

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of in de nieuwe situatie voor te brede LBT’s met kenteken nog steeds voor elke wegbeheerder afzonderlijk een ontheffing brede voertuigen moet worden aangevraagd. Is overwogen dit proces te vereenvoudigen, zodat de ontheffing voor meerdere of mogelijk zelfs alle wegbeheerders tegelijk kan worden aangevraagd wanneer voldaan is aan specifieke voorwaarden, bijvoorbeeld alleen ontheffing voor een bepaalde categorie wegen? Genoemde leden vragen ook of de administratieve lasten van het huidige en voorgestelde ontheffingensysteem in kaart zijn gebracht. Zo ja, wat zijn deze lasten? Zo nee, waarom is dit niet in kaart gebracht? Ook vragen zij waarom voor LBT’s die breder zijn dan 3,5 meter geen langdurige ontheffingen kunnen worden afgegeven maar alleen een incidentele ontheffing voor een bepaalde route.

Bestaande regelgeving

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen over hoe het wetsvoorstel zich verhoudt tot bestaande regelgeving. Welke afspraken zijn er gemaakt met het Ministerie van Financiën over de nieuwe kentekenplichtige LBT's, MMBS'en MM's die met de inwerkingtreding van het wetsvoorstel niet onder de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB) zullen vallen omdat de fiscale wetgeving hier niet tijdig op is aangepast? Wanneer wordt de fiscale wetgeving hierop aangepast? Ook vragen de leden van de VVD-fractie wat de handhaving van de APK-plicht voor LBT's betekent. Op welke wijze wordt hierin voorzien en wat zijn de consequenties en boetes bij niet-naleving van de APK-plicht?

Inwerkingtreding

De leden van de VVD-fractie lezen dat het proces van kentekening op 1 januari 2017 met een zogenoemde conversieperiode start, er van uitgaande dat de benodigde regelgeving voor die datum door het parlement is aangenomen, door de regering is gepubliceerd en de technische voorbereidingen zijn afgerond. Wat zijn de gevolgen wanneer de regelgeving niet voor die datum is goedgekeurd en gepubliceerd? Wanneer wordt het onderliggende besluit aan de Kamer gezonden?
Voor het bestaande wagenpark geldt de eerdergenoemde conversieperiode. Om tegemoet te komen aan de branche zal binnen de conversieperiode ten minste één winter vallen. De conversieperiode is gepland van 1 februari 2017 tot en met 20 mei 2018; hij eindigt op het moment van de inwerkingtreding van de APK-plicht, per 20 mei 2018. Kan de regering de tegenstrijdigheid tussen de conversieperiode tot en met 20 mei en de kentekenplicht vanaf 20 mei toelichten?
Hoe wordt de APK-keuring van het bestaande wagenpark (met een maximumconstructiesnelheid van 40 km/u of meer) gedurende de conversieperiode georganiseerd?
De regering streeft naar een minimale inwerkingtreding op 1 januari 2017. Dat zou betekenen dat vanaf die datum alle nieuwe voertuigen direct vanuit de leverancier gekentekend worden. Hoe haalbaar acht de regering dit? Hebben leveranciers, gezien de parlementaire behandeling, voldoende voorbereidingstijd?

Overig

De leden van de VVD-fractie lezen dat het kentekenen van MMBS'en noodzakelijk is om vluchtgedrag naar LBT of MMBS te voorkomen. Kan de regering dit toelichten en dit staven met cijfers?
MM's worden gekentekend via het reguliere proces. Wat is het reguliere proces in dit verband?
Waarom is er, gezien de onzekerheden ten aanzien van de effectiviteit van de kentekenplicht en de gevolgen voor de sector, geen evaluatiebepaling opgenomen, zo vragen de leden van de VVD. Is de regering bereid een dergelijke bepaling alsnog op te nemen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het melden en registreren van een gestolen landbouwvoertuig momenteel omslachtig is. In hoeverre verwacht de regering dat diefstal zal afnemen als gevolg van de invoering van een kentekenplicht voor deze voertuigen? In hoeverre verwacht de regering dat de pakkans van dieven van landbouwvoertuigen groter zal worden als gevolg van dit wetsvoorstel?
De leden van de PvdA-fractie lezen in paragraaf 2.2 van de MvT dat een onbekend deel van de ritten op de openbare weg wordt gemaakt voor

cultuurtechnische werkzaamheden. De leden van de PvdA-fractie vragen de regering wat bedoeld wordt met «cultuurtechnische werkzaamheden».

De leden van de CDA-fractie vragen tot slot of de conclusie in de MvT dat er meer landbouwverkeer is wel klopt. Het areaal landbouwgrond is immers fors afgenomen. Omdat de vervoercapaciteit van het materieel groter is, heeft dit ook minder transportbewegingen tot gevolg.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel